REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA
Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana

MINISTERE DES TRANSPORTS

DECRET N° 2008-192 portant réglementation de l'exploitation technique du transport aérien commercial par avion

LE PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la Constitution,
Vu la Loi du 14 avril 1962 portant adhésion de Madagascar à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
Vu la Loi n° 2004-027 du 09 septembre 2004 portant Code malagasy de l'aviation civile ;
Vu le Décret n° 99-821 du 20 octobre 1999 modifié par le Décret n°2003-790 du 15 juillet 2003 fixant les statuts de l'Aviation Civile de Madagascar (ACM) ;
Vu le Décret n° 2007-022 du 20 janvier 2007 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 2007-926 du 27 octobre 2007 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 2007-987 du 19 novembre 2007 fixant les attributions du Ministre des Transports ainsi que l'organisation générale de son Ministère ;
Vu le Décret n° 2008-187 du 15 Février 2008 portant organisation de l'Administration de l'aviation civile et fixant les attributions des structures qui la composent ;

Sur proposition du Ministre des Transports;
En Conseil de Gouvernement

D E C R E T E :

TITRE PREMIER : DÉFINITIONS

CHAPITRE PREMIER : TERMINOLOGIE

Article D6a.1.1-1 Interprétation des différents termes

1. Dans le présent Décret, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

Aérodrome. Surface définie sur terre ou sur l'eau comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des avions à la surface.

Aérodrome de dégagement. Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:

- *Aérodrome de dégagement au décollage.* Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

- *Aérodrome de dégagement en route.* Aérodrome où un aéronef peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.

- *Aérodrome de dégagement en route ETOPS.* Aérodrome de dégagement accessible et approprié où un avion en vol ETOPS peut atterrir si un arrêt de moteur ou une autre anomalie ou urgence se produit en route.

- *Aérodrome de dégagement à destination.* Aérodrome de dégagement vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Altitude de décision (DA)* ou *hauteur de décision (DH). Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.
Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude / hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

Altitude de franchissement d'obstacles (OCA)* ou *hauteur de franchissement d'obstacles (OCH). Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Altitude minimale de descente (MDA)* ou *hauteur minimale de descente (MDH). Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Altitude-pression. Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

Analyse des données de vol. Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Avion léger. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieure ou égale à 5 700 kg.

Avion lourd. Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

Conditions météorologiques de vol à vue (VMC). Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

Contrôle d'exploitation. Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

Documentation pertinente. Documentation comprenant les parties correspondantes du manuel d'exploitation et du manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant, qui peuvent être incluses dans un manuel qualité, à savoir :

a) la politique qualité ;
b) la terminologie ;
c) les règlements opérationnels applicables ;
d) la description de l'organisation ;
e) la répartition des tâches et des responsabilités ;
f) les procédures opérationnelles pour assurer la conformité aux règlements ;
g) le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols ;
h) le programme d'assurance qualité, définissant :

   i. le calendrier du processus de surveillance ;
   ii. les procédures d'audit ;
   iii. les procédures de compte rendu ;
   iv. les procédures de suivi et d'action corrective ;
   v. le système d'enregistrement ;

i) les programmes de formation ; et
j) la maîtrise de la documentation.

Émetteur de localisation d'urgence (ELT). Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants:

Enregistreur de bord. Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

Entraîneur synthétique de vol. L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- *Simulateur de vol*, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain

type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- *Entraîneur de procédures de vol,* donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

- *Entraîneur primaire de vol aux instruments,* appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs avions.

Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

Liste d'écarts de configuration (LEC). Liste établie par l' organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

Liste minimale d'équipements (LME). Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

Liste minimale d'équipements de référence (LMER). Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

Maintenance. Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. TI peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant. Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les avions de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

Manuel des procédures de l'organisme de maintenance. Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le

domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

Manuel de vol. Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

Manuel d'exploitation. Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

Manuel d'utilisation de l'aéronef. Manuel, acceptable pour l'Autorité de l’aviation civile, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Marchandises dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Membre de l'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Minimums opérationnels d'aérodrome. Limites d'utilisation d'un aérodrome :

a) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;

b) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude -hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;

c) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude -hauteur de décision (DA/H) ;

d) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude-hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

Niveau de croisière. Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

Nuit. Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'Autorité de l'aviation civile.

Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments. Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit:

Approche et atterrissage classiques. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

Approche et atterrissage avec guidage vertical. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération. Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré :

a) soit par une aide de navigation au sol ;

b) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision :

- ***Catégorie 1 (CAT I)***. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

- ***Catégorie II (CAT Il)***. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 350m.

- ***Catégorie IllA (CAT IllA)***. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

  i) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ;

  ii) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 200m ;

- ***Catégorie IllB (CAT IlIB)***. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

  i) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ;

  ii) avec une portée visuelle de piste inférieure à 200 m mais au moins égale à 50 m.

- ***Catégorie IllC (CAT IllC)***. Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés

sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples : si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie l, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

Performances humaines. Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

Période de repos. Toute période de temps au sol pendant laquelle un membre d'équipage de conduite est dégagé de tout service par l'exploitant.

Période de service de vol. Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Certificat de Transporteur Aérien (CTA). Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Plan de vol. Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

Plan de vol exploitation. Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

Portée visuelle de piste (RVR). Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

Programme de maintenance. Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des avions auxquels il s'applique.

Qualité de navigation requise (RNP). Expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini.

Réparation. Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite

d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

Substances psychoactives. Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

Sûreté. Prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.

Temps de vol - avions. Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Ce temps, parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale», est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

Travail aérien. Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

Type de RNP. Valeur de confinement exprimée sous forme de distance en milles marins par rapport à la position voulue, à l'intérieur de laquelle sont censés se trouver les avions pendant au moins 95 % du temps de vol total.

Vol d'aviation générale. Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial. Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

TITRE 2. APPLICATION

CHAPITRE PREMIER : DU DOMAINE D'APPLICATION

Article D6a.2.1-1 Dispositions générales

1. Les dispositions du présent décret sont applicables aux avions de transport commercial qui effectuent des vols à Madagascar.

Article D6a.2.1-2 Avions exploités à l'étranger

1. Tout avion de transport commercial, immatriculé à Madagascar et exploité à l'étranger, est soumis aux lois, règlements et procédures de l'État dans le territoire duquel il est en service. L'exploitant doit veiller à ce que ses employés soient informés de ces dispositions. Toutefois, la réglementation malagasy doit s'appliquer chaque fois qu'elle est plus restrictive que celle de l'État survolé ou celle dans lequel l'avion est en service.

TITRE 3. GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE PREMIER : RESPECT DES LOIS, REGLEMENTS ET PROCEDURES

Article D6a.3.1-1 Responsabilités du personnel

1. L'exploitant veille à ce que tout son personnel soit informé, qu'il doit se conformer aux lois, règlements et procédures des États dans le territoire desquels ses avions sont en service.

Article D6a.3.1-2 Responsabilités des pilotes

1. L'exploitant veille à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, aux aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants.

2. L'exploitant veille à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

Article D6a.3.1-3 Contrôle de l’exploitation

1. La responsabilité du contrôle d'exploitation incombe à l'exploitant ou à son représentant désigné.

Article D6a.3.1-4 Responsabilité du contrôle de l’exploitation

1. La responsabilité du contrôle de l’exploitation n’est déléguée qu’au pilote commandant de bord et à un agent technique d’exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l’exploitant requiert l’emploi d’agents techniques d’exploitation.

Article D6a.3.1-5 Obligations de l’agent technique d’exploitation

1. S’il est le premier à avoir connaissance d’un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l’avion ou des personnes, l’agent technique d’exploitation doit, s’il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées en D6a.4.6.2, informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin de demander de l’aide.

Article D6a.3.1-6 Evènement pendant l’ exploitation

1. Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avise sans délai l’Autorité de l’aviation civile. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rend compte dès que possible, et en principe dans les dix jours, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État; dans ce cas le pilote commandant de bord adresse également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les dix jours, à l’Autorité de l’aviation civile.

Article D6a.3.1-7 Service de Recherche et de Sauvetage

1. Les exploitants font en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherches et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

Article D6a.3.1-8 Langage commun

1. Les exploitants veillent à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans les dispositions réglementaires.

CHAPITRE 2 : GESTION DE LA SECURITE

Article D6a.3.2-1 Programme de sécurité de l'Autorité

1. L'Autorité de l'aviation civile établit un programme de sécurité en vue de réaliser un niveau acceptable de sécurité dans l'exploitation des aéronefs

Article D6a.3.2-2 Système de gestion de la sécurité de l'exploitant

1. Les exploitants doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable par l'Autorité de l'aviation civile, qui, au minimum :

a) identifie les risques en matière de sécurité ;

b) assure la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;

c) assure la surveillance continue et l'évaluation régulière du niveau de sécurité existant ;

d) vise à l'amélioration continue du niveau d'ensemble de la sécurité.

Article D6a.3.2-3 Responsabilité dans le système de gestion de la sécurité

1. Le système de gestion de la sécurité définit clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation de l'exploitant, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité.

Article D6a.3.2-4 Programme d'analyse des données de vol

1. Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 20.000Kg établissent et maintiennent un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Article D6a.3.2-5 Caractère non punitif du programme d’analyse des données de vol

1. Les programmes d’analyse des données de vol ne sont pas punitifs et contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

Article D6a.3.2-6 Système de document

1. Les exploitants établissent, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l’usage et à l’orientation du personnel d’exploitation.

CHAPITRE 3 : MARCHANDISES DANGEREUSES

Article D6a.3.3-1 Dispositions générales

1. Les dispositions régissant le transport des marchandises dangereuses sont fixées par Décision de l’Autorité de l’aviation civile.

CHAPITRE 4 : USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Article D6a.3.4-1 Dispositions générales

1. Les titulaires de licences prévues dans les dispositions légales relatives au personnel aéronautique n’exercent pas les privilèges de leurs licences ni les qualifications connexes s’ils se trouvent sous l’influence d’une substance psychoactive qui peut les rendre inaptes à exercer ses privilèges correctement et de façon sûre.

CHAPITRE 5 : ÉTABLISSEMENT D’UN SYSTEME QUALITE ET NOMINATION D’UN RESPONSABLE QUALITE

Article D6a.3.5-1 Nomination d’un responsable qualité

1. L’exploitant doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux, et l'adéquation des, procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des avions. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au Dirigeant Responsable afin d'assurer la prise des mesures correctives nécessaires.

Article D6a.3.5-2 Programme d’assurance qualité

1. Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

Article D6a.3.5-3 Conditions

1. Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptés par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.3.5-4 Documentation pertinente

1. Le système qualité doit être décrit dans la documentation pertinente.

Article D6a.3.5-5 Responsables qualité

1. Nonobstant les dispositions de l'Article D6a.3.5-1, l'Autorité de l'aviation civile peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour l'entretien, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de gestion de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

CHAPITRE 6 : ACCES A L'AVION ET AU POSTE DE PILOTAGE PAR TOUTE PERSONNE MANDATEE PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

Article D6a.3.6-1 Conditions

1. L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité de l'aviation civile peut, à tout moment, dans l'exercice de ses fonctions:

a) embarquer et voler dans tout avion exploité conformément au Certificat de Transporteur Aérien (CTA) délivré par l'Autorité de l'aviation civile, et

b) entrer et rester au poste de pilotage, sans pour autant mettre en cause la sécurité de l'avion.

CHAPITRE 7 : ACCESSIBILITE ET PRESENTATION DES DOCUMENTS ET ENREGISTREMENTS RELATIFS AUX OPERATIONS DE VOL

Article D6a.3.7-1 Obligations de l'exploitant

1. L'exploitant doit :

a) donner à toute personne mandatée par l'Autorité de l'aviation civile un accès à tous les documents et les enregistrements relatifs aux opérations de vol et/ou à l'entretien ; et

b) présenter ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité de l'aviation civile, dans une période de temps raisonnable.

Article D6a.3.7-2 Obligations du pilote commandant de bord

1. Le pilote commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par l'Autorité de l'aviation civile, présenter à cette personne les documents devant se trouver à bord.

TITRE 4. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

CHAPITRE PREMIER : INSTALLATIONS ET SERVICES D'EXPLOITATION

Article D6a.4.1-1 Obligations de l’exploitant

1. L'exploitant veille à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

2. Par moyens ordinaires, il faut entendre l'emploi des renseignements dont dispose l'exploitant au point de départ et qui sont, soit des renseignements officiels publiés par les services d'information aéronautique, soit des renseignements qu'il peut se procurer facilement à d'autres sources.

Article D6a.4.1-2 Dispositions générales

1. L'exploitant veille à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

Article D6a.4.1-3 Limites des conditions d’utilisation

1. Dans les limites des conditions d’utilisation publiées, les aérodromes ainsi que leurs installations et services sont en permanence à la disposition des exploitants pendant les heures de services publiées, quelles que soient les conditions atmosphériques.

CHAPITRE 2 : CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN ET SUPERVISION

Article D6a.4.2-1 Certificat de Transporteur Aérien (CTA)

1. L'exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un CTA en état de validité émis par l’Autorité de l’aviation civile.

2. Le C.T.A autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux conditions et restrictions qui peuvent être spécifiées.

3. La délivrance d'un C.T.A ou d'un document équivalent par l’Autorité de l’aviation civile dépend de ce que l'exploitant a démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions en matière d'entretien qui sont compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

4. La poursuite de la validité d'un C.T.A ou d'un document équivalent dépend de ce que l'exploitant a satisfait aux exigences du paragraphe 3 ci-dessus sous la supervision de l’Autorité de l’aviation civile.

5. Le C.T.A ou le document équivalent contient au moins les éléments suivants:

a) identité de l'exploitant (raison sociale, adresse);

b) date d'émission et période de validité;

c) description des types de vols autorisés;

d) type(s) d'aéronef dont l'utilisation est autorisée;

e) zones d'exploitation ou routes autorisées.

6. Les conditions de délivrance, de modification ou de renouvellement du CTA sont spécifiées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

7. Les modalités de certification et de surveillance continue de l'exploitant, afin de veiller au respect des normes d'exploitation requises établies par l'Article D6a.4.2-1 paragraphe 3, sont établies par l'Autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions spécifiées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.4.2-2 Manuel d'exploitation

1. Tout exploitant d'avion de transport commercial doit être détenteur d'un manuel d'exploitation conforme aux dispositions spécifiées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Le manuel d'exploitation, ainsi que les amendements ou révisions dont ce manuel fait l'objet doivent être soumis à l'Autorité de l'aviation civile, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. Les modifications ou révisions sont communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

Article D6a.4.2-3 Consignes d'exploitation - Généralités

1. L'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

2. La conduite d'un avion sur l'aire de mouvement d'un aérodrome ne doit être assurée que par une personne qui :

a) a reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;

b) possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;

c) possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;

d) a reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aérodrome, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aérodrome.

Article D6a.4.2-4 Généralités sur les consignes d'exploitation

1. L'exploitant donne des consignes d'exploitation et fournit des renseignements sur les performances de montée de l'avion tout moteur en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.

Article D6a.4.2-5 Simulation de situations d'urgence en cours de vol

1. L'exploitant veille à ce qu'aucune situation d'urgence ou situation anormale ne soit simulée lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

Article D6a.4.2-6 Listes de vérification

1. Les listes de vérification prévues à l'Article D6a.6.1-4 sont utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La conception et l'utilisation des listes de vérification respectent les principes des facteurs humains.

Article D6a.4.2-7 Altitudes minimales de vol

1. Tout exploitant est autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Autorité de l'aviation civile a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ce dernier, sauf si elles ont été expressément approuvées.

2. L'exploitant spécifie la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'Autorité de l'aviation civile n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il indique cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée par une disposition réglementaire.

3. La méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'Autorité de l'aviation civile.

4. Cette approbation se fait après étude de l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré :

a) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée;

b) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés;

c) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain);

d) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route, entre autres, forte turbulence, courants descendants ;

e) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;

f) réglementation de l'espace aérien.

Article D6a.4.2-8 Minimums opérationnels d'aérodrome

1. Des minimums opérationnels d'aérodrome sont établis par l'exploitant, pour chacun des aérodromes qu'il est appelé à utiliser, et la méthode utilisée pour déterminer ces minimums est approuvée par l'Autorité de l'aviation civile. Ces minimums ne sont pas inférieurs à ceux qui, peuvent être établis, pour chacun de ces aérodromes, par l'Autorité de l'aviation civile, sauf s'ils sont expressément approuvés par ce dernier.

2. L'établissement des minimums opérationnels d'aérodrome doit prendre en compte les éléments précisés par Décision de l'Autorité de l'aviation civile pour cet effet.

Article D6a.4.2-9 Hauteur de franchissement du seuil pour les approches de précision

1. L'exploitant établit des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des approches de précision franchit le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

Article D6a.4.2-10 Relevés du carburant et du lubrifiant

1. L'exploitant tient des relevés du carburant et du lubrifiant pour permettre à l'Autorité de l'aviation civile de s'assurer que pour chaque vol les dispositions de l'Article D6a.4.3.8 ont été respectées.

2. L'exploitant conserve les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.

Article D6a.4.2-11 Équipage

1. Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote qui fait fonction de pilote commandant de bord.

2. L'exploitant élabore des règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour tous les membres d'équipage. Ces règles sont conformes aux règlements, élaborés ou approuvées par l'Autorité de l'aviation civile, et elles figurent dans le manuel d'exploitation.

3. L'exploitant tient à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

4. Pour chaque vol effectué au-dessus de 15000 m (49000 ft), l'exploitant établit des relevés qui permettent de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

Article D6a.4.2-12 Passagers

1. L'exploitant veille à ce que les passagers soient mis au courant de l'emplacement et du mode d'emploi :

a) des ceintures de sécurité ;

b) des issues de secours ;

c) des gilets de sauvetage, si leur présence à bord est obligatoire ;

d) de l'alimentation en oxygène, si elle est prescrite pour les passagers ;

e) de tout autre équipement de secours individuel qui se trouve à bord, y compris les cartes de consignes en cas d'urgence destinées aux passagers.

2. L'exploitant informe les passagers de l'emplacement de l'équipement collectif essentiel de secours de bord et de la manière générale de s'en servir.

3. En cas d'urgence au cours du vol, les passagers reçoivent les instructions appropriées aux circonstances.

4. L'exploitant veille à ce que, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que du fait de la turbulence ou d'un cas d'urgence en vol cette précaution est jugée nécessaire, tous les passagers d'un avion soient maintenus sur leur siège par des ceintures et des harnais de sécurité .

CHAPITRE 3 : PREPARATION DES VOLS

Article D6a.4.3-1 Vérifications

1. Aucun vol ne doit être entrepris avant que soient remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié :

a) que l'avion est en état de navigabilité ;

b) que l'avion est doté des instruments et de l'équipement prescrits au Titre 6, pour le type de vol considéré et que ceux-ci sont suffisants pour le vol ;

c) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant à l'avion conformément aux dispositions du chapitre 8 du Titre 8.

d) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol en toute sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;

e) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sûre;

f) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi figurant au Titre 5 peuvent être respectées au cours du vol considéré;

g) que les dispositions de l'Article D6a.4.3.3 relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

Article D6a.4.3-2 Archivage des fiches de préparation de vol

1. Après usage, les fiches de préparation de vol sont conservées pendant trois mois par l'exploitant.

Article D6a.4.3-3 Planification opérationnelle des vols

1. Pour chaque vol prévu, il est établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation est approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie est remise à l'exploitant ou à un agent désigné; s'il ne peut être remis, il est déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

2. Le contenu et l'utilisation du plan de vol exploitation sont décrits dans le manuel d'exploitation.

Article D6a.4.3-4 Aérodrome de dégagement au décollage

1. Un aérodrome de dégagement au décollage est choisi et spécifié dans le plan de vol exploitation si les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ sont inférieures ou égales aux minimums opérationnels d'aérodrome applicables ou s'il était impossible de retourner à l'aérodrome de départ pour d'autres raisons.
2. Les exigences relatives au choix de l'aérodrome de dégagement au décollage sont précisées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.4.3-5 Aérodrome de dégagement en route

1. Les aérodromes de dégagement en route, qui sont exigés par le chapitre 7 du Titre 4, pour l'exploitation des avions bimoteurs sur de grandes distances, sont choisis et spécifiés dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol des services de la circulation aérienne.

Article D6a.4.3-6 Aérodrome de dégagement à destination

1. Les exigences relatives au choix de l'aérodrome de dégagement à destination sont fixées par Instruction de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.4.3-7 Conditions météorologiques

1. Lorsqu'un vol doit s'effectuer conformément aux règles de vol à vue, il ne doit être entrepris que si des messages météorologiques récents ou une combinaison de messages récents et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques le long de la route ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue sont, le moment venu, de

nature à rendre possible l'application de ces règles.

2. Un vol qui doit s'effectuer selon les règles de vol aux instruments ne doit être entrepris que si l'on dispose de renseignements indiquant que les conditions à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou, si un aérodrome de dégagement à destination est requis, à un aérodrome de dégagement à destination au moins sont, à l'heure d'arrivée prévue, égales ou supérieures aux minimums opérationnels de cet aérodrome.

3. Un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

4. Un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle sont enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

Article D6a.4.3-8 Réserves de carburant et de lubrifiant

1. Un vol ne doit être entrepris que si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus pour le vol, l'avion emporte une quantité de carburant et de lubrifiant suffisante pour effectuer ce vol avec sécurité. En outre, il doit emporter une réserve supplémentaire lui permettant de faire face à des besoins imprévus.

2. Les exigences relatives aux calculs des réserves de carburant et de lubrifiant sont précisées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.4.3-9 Avitaillement en carburant avec passagers à bord

1. Un avion n'est avitaillé en carburant, alors que des passagers embarquent, débarquent ou demeurent à bord, que si un personnel approprié, possédant les qualifications voulues, est présent à bord, prêt à déclencher et à conduire une évacuation de l'avion en se servant des moyens disponibles les plus pratiques et les plus rapides.

2. Lorsque des opérations d'avitaillement en carburant avec passagers embarquant, débarquant ou demeurant à bord sont en cours, des communications bilatérales sont assurées au moyen du système d'intercommunication de l'avion ou par tout autre moyen approprié, entre l'équipe au sol chargée de ces opérations et le personnel qualifié en poste à bord de l'avion.

Article D6a.4.3-10 Réserve d'oxygène et emploi de l'oxygène

1. Les dispositions relatives à la réserve d'oxygène et à l'emploi de l'oxygène sont spécifiées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 4 : PROCEDURES EN VOL

Article D6a.4.4-1 Minimums opérationnels d’aérodrome

1. Un vol n’est poursuivi en direction de l'aérodrome d'atterrissage prévu que si les renseignements les plus récents indiquent que, à l'heure d'arrivée prévue, un atterrissage peut être effectué à cet aérodrome, ou à l'un au moins des aérodromes de dégagement à destination, en respectant les minimums opérationnels fixés conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l’Article D6a.4.2.8.

2. Les exigences relatives aux minimums opérationnels d’aérodrome sont spécifiées décision de l’Autorité de l’aviation civile.

Article D6a.4.4-2 Conditions de vol dangereuses

1. Les conditions de vol dangereuses observées, autres que celles qui sont associées aux conditions météorologiques, sont signalées dès que possible à la station aéronautique appropriée, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité des autres avions.

Article D6a.4.4-3 Membres de l’équipage de conduite à leur poste

1. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage reste à son poste durant la phase de décollage et de l’atterrissage.

2. Chaque membre de l'équipage de conduite qui doit être en service dans le poste de pilotage reste à son poste durant la phase de croisière, sauf s'il doit s'absenter pour accomplir des fonctions liées à la conduite de l'avion ou pour des motifs d'ordre physiologique.

3. Chaque membre de l'équipage de conduite veille à ce que sa ceinture de sécurité soit bouclée lorsqu'il se trouve à son poste.

4. Tout membre de l'équipage de conduite qui occupe un siège de pilote veille à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage ; chacun des autres membres de l'équipage de conduite veille à ce que son harnais de sécurité soit bouclé pendant les phases de décollage et d'atterrissage à moins que les bretelles ne le gênent dans l'exercice de ses fonctions, auquel cas il peut dégager ses bretelles mais sa ceinture de sécurité doit rester bouclée.

5. Le harnais de sécurité comprend des bretelles et une ceinture qui peuvent être utilisées séparément.

Article D6a.4.4-4 Instructions d’exploitation communiquées en vol

1. Les instructions d'exploitation comportant une modification du plan de vol ATS font, si possible, l'objet d'une coordination avec l'organisme ATS compétent avant d'être transmises à l'avion.

Si la coordination indiquée ci-dessus n'a pas été possible, les instructions que le pilote a reçues de l'exploitant ne le dispensent pas de l'obligation d'obtenir, s'il y a lieu une autorisation appropriée d'un organisme ATS avant de modifier son plan de vol.

Article D6a.4.4-5 Procédures de vol aux instruments

1. Une ou plusieurs procédures d'approche aux instruments conçues conformément à la classification des opérations d'approche et d' atterrissage aux instruments sont approuvées et publiées par l'Autorité de l'aviation civile pour chaque piste aux instruments ou aérodrome utilisés pour des approches aux instruments.

2. Tous les avions exploités conformément aux règles de vol aux instruments se conforment aux procédures de vol aux instruments approuvées par l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 5 : FONCTIONS DU PILOTE COMMANDANT DE BORD

Article D6a.4.5-1 Responsabilités

1. Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

Article D6a.4.5-2 Listes de vérification

1. Le pilote commandant de bord veille à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions de l'Article D6a.4.2-6, soient rigoureusement respectées.

Article D6a.4.5-3 Compte-rendu

1. Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

Article D6a.4.5-4 Anomalies

Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.

Article D6a.4.5-5 Carnet de route

1. Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés à l'article D6a.11.4-1.

CHAPITRE 6 : FONCTIONS DE L'AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

Article D6a.4.6-1 Attributions

1. L'agent technique d'exploitation, lorsqu'il est employé dans le cadre des méthodes de préparation et d'exécution des vols, conformément à l'Article D6a.4.2-1 paragraphe 3 :

a) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin ;

b) aide le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol exploitation et du plan de vol ATS, signe ces plans s'il y a lieu et remet le plan de vol ATS à l'organisme ATS compétent ;

c) au cours du vol, fournit au pilote commandant de bord, par les moyens appropriés, les renseignements qui peuvent être nécessaires à la sécurité du vol ;

d) en cas d'urgence, déclenche les procédures éventuellement indiquées dans le manuel d'exploitation.

Article D6a.4.6-2 Responsabilités en cas d'urgence

1. En cas d'urgence, l'agent technique d'exploitation :

a) déclenche les procédures indiquées dans le manuel d'exploitation en s'abstenant de prendre des mesures contraires aux procédures ATC ;

b) communique au pilote commandant de bord les renseignements qui peuvent être nécessaires à la sécurité du vol, notamment tout renseignement concernant les modifications qui doivent être apportées au plan de vol pendant le vol.

CHAPITRE 7 : SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES AUX VOLS A GRANDE DISTANCE DES AVIONS A DEUX TURBOMACHINES (ETOPS)

Article D6a.4.7-1 Domaine d'application

1. À moins que l'opération n'est pas spécifiquement approuvée par l'Autorité de l'aviation civile, un avion à deux turbomachines ne peut pas être utilisé sur une route où le temps de vol à la vitesse de croisière sur un seul moteur jusqu'à un aérodrome de dégagement en route adéquat dépasse un seuil fixé par l'Autorité de l'aviation civile pour ce genre d'opération.

Article D6a.4.7-2 Approbation

1. Pour approuver l'opération, l'Autorité de l'aviation civile s'assure que:

a) le certificat de navigabilité de type de l'avion,

b) la fiabilité des groupes motopropulseurs, et

c) les procédures de maintenance, les pratiques d'exploitation, les procédures de régulation des vols et les programmes de formation des équipages de l'exploitant, procurent le niveau général de sécurité prévu dans les dispositions du présent Décret et de celui portant sur la navigabilité des avions. Cette évaluation tient compte de la route à suivre, des conditions d'exploitation prévues et de l'emplacement d'aérodromes de dégagement en route adéquats.

Article D6a.4.7-3 Conditions

1. Un vol qui doit être exécuté conformément aux dispositions de l'Article D6a.4.7-1 ne doit être entrepris que si, pendant la période d'arrivée possible, les aérodromes de dégagement en route nécessaires sont disponibles et si les renseignements dont on dispose indiquent que les conditions, à ces aérodromes, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome approuvés pour ce vol.

CHAPITRE 8 : BAGAGES A MAIN

Article D6a.4.8-1 Rangement

1. L'exploitant veille à ce que tous les bagages à main introduits dans la cabine de passagers d'un avion soient rangés de façon appropriée et sûre.

CHAPITRE 9 : SPECIFICATIONS SUPPLEMENTAIRES RELATIVES A L'EXPLOITATION MONOPILOTE EN REGIME DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

Article D6a.4.9-1 Conditions d'exploitation

1. Un avion ne doit être exploité en régime IFR par un équipage mono pilote sans l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile.

2. Un avion ne doit pas être exploité en régime IFR par un équipage mono pilote sauf :

a) si le manuel de vol de l'avion n'exige pas que l'équipage de conduite soit composé de plus d'une personne ;

b) s'il s'agit d'un avion à hélice ;

c) si le nombre maximal de sièges passagers n'est pas supérieur à neuf ;

d) si la masse maximale au décollage certifiée n'excède pas 5 700 Kg ;

e) si l'avion est doté de l'équipement décrit par décision de l'Autorité de l'aviation civile ;

f) si le pilote commandant de bord satisfait aux spécifications d'expérience, de formation, de vérification et d'expérience récente.

TITRE 5. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article D6a.5.1-1 Utilisation des avions

1. Les avions doivent être utilisés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, notamment à celles de son certificat de navigabilité et dans le cadre des limites d'emploi approuvées figurant dans son manuel de vol.

Article D6a.5.1-2 Dispositions générales

1. Les dispositions concernant les limites d’emploi relatives aux performances des avions sont fixées par décision de l’Autorité de l’aviation civile.

TITRE 6. ÉQUIPEMENT, INSTRUMENTS DE BORD ET DOCUMENTS DE VOL DES AVIONS

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article D6a.6.1-1 Installation

1. Outre l'équipement minimal nécessaire pour la délivrance d'un certificat de navigabilité, les instruments, l'équipement et les documents de vol prescrits dans les paragraphes ci-dessous doivent être installés ou transportés, selon le cas, à bord des avions, suivant l'avion utilisé et les conditions dans lesquelles le vol doit s'effectuer. Les instruments et équipement prescrits, y compris leur installation, sont approuvés par l’Autorité de l’aviation civile.

Article D6a.6.1-2 Liste Minimale d’Equipement

1. L'exploitant doit décrire dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l’Autorité de l’aviation civile, qui permet au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance.

Article D6a.6.1-3 Restriction

1. L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la LME, sauf autorisation de l'Autorité de l’aviation civile. Une telle autorisation ne permet en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la liste minimale d'équipements de référence (LMER) correspondante.

Les conditions d’établissement, ainsi que les procédures d’acceptation et d’approbation des LME sont précisées par décision de l’Autorité de l’aviation civile.

Article D6a.6.1-4 Manuel d’exploitation

1. L'exploitant fournit au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les

conditions normales, de secours et d'urgence. On y trouve aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel respecte les principes des facteurs humains.

2. Le contenu du manuel d'exploitation est fixé par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.6.1-5 Dispositions générales

1. Les dispositions relatives aux équipements, instruments de bord et documents de vol des avions sont fixées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 7 : EQUIPEMENTS DE COMMUNICATION ET DE NAVIGATION

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article D6a.7.1-1 Dispositions générales

1. Les dispositions relatives aux équipements de communication et de navigation des avions, ainsi qu'aux instruments et équipements de sécurité des avions sont fixées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

TITRE 8. ENTRETIEN DES AVIONS

CHAPITRE PREMIER : GENERALITES

Article D6a.8.1-1 Déterminations

1. Dans le présent Titre, le terme «avion» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.

2. Dans tout le présent Titre, les spécifications relèvent de la compétence de l'Autorité de l'aviation civile qui est également l'État d'immatriculation. Lorsque l'Autorité de l'aviation civile diffère de l'État d'immatriculation, il peut être nécessaire de prendre en compte les éventuelles spécifications supplémentaires de l'État d'immatriculation.

CHAPITRE 2 : RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT EN MATIERE DE MAINTENANCE

Article D6a.8.2-1 Navigabilité

1. En suivant des procédures acceptables pour l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant veille à ce que:

a) chaque avion qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité;

b) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement;

c) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.

Article D6a.8.2-2 Entretien

1. L'entretien d'un avion de transport public doit se faire dans un organisme de maintenance agréé par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.8.2-3 Programme de maintenance

1. L'exploitant veille à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme de maintenance, et au Manuel de contrôle de maintenance approuvés par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.8.2-4 Responsable des travaux de maintenance

1. L'exploitant a recours à une personne ou un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

CHAPITRE 3 : MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Article D6a.8.3-1 Dépôt

1. L'exploitant soumet, à l'Autorité de l'aviation civile, un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fait l'objet, pour examen en vue d'une acceptation ou approbation. Il incorpore dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'Autorité de l'aviation civile exige l'insertion.

Article D6a.8.3-2 Dispositions générales

1. L'exploitant met à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable par l'Autorité de l'aviation civile et conforme au chapitre 2 du Titre 11.

Article D6a.8.3-3 Amendement

1. L'exploitant veille à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour. Aucun amendement n'est applicable qu'après approbation par l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.8.3-4 Diffusion

1. La diffusion des amendements doit se faire sans délai à tous les destinataires du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

CHAPITRE 4 : PROGRAMME DE MAINTENANCE

Article D6a.8.4-1 Dispositions générales

1. L'exploitant met à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvée par

l'Autorité de l'aviation civile, qui contient les renseignements spécifiés dans le chapitre 3 du Titre 11.

Article D6a.8.4-2 Notification

1. Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance sont communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

CHAPITRE 5 : ÉTATS DE MAINTENANCE

Article D6a.8.5-1 Conservation des états

1. L'exploitant veille à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées à l'Article D6a.8.5-2 :

a) heure totale, cycle total ;

b) heure depuis entretien majeur, cycle depuis entretien majeur ;

c) dernier entretien, prochain entretien ;

d) copies du rapport de classification et du Compte-rendu de l'Examen de l'Aéronef

f) statuts des équipements à potentiel ;

g) statuts des modifications, et réparations et statuts des Directives de navigabilité (AD,CN,SB) ;

h) déclaration d'entretien.

Article D6a.8.5-2 Durée de conservation des états

1. Les états dont il est question à l'Article D6a.8.5-1 sont conservés pendant au moins un an après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, ou après la date de signature de la fiche de maintenance.

Article D6a.8.5-3 Passation des états

1. En cas de changement temporaire d'exploitant, les états sont mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états sont remis au nouvel exploitant.

CHAPITRE 6 : RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

Article D6a.8.6-1 Mesure correctrice

1. L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg

obtient, évalue les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type et met ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 7 : MODIFICATIONS ET REPARATIONS

Article D6a.8.7-1 Procédures

1. Toutes les modifications et réparations sont conformes à des règlements de navigabilité acceptables par l'Autorité de l'aviation civile. Des procédures sont établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

CHAPITRE 8 : ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE

Article D6a.8.8-1 Délivrance d'un agrément

1. L'agrément par l'Autorité de l'aviation civile, d'un organisme de maintenance dépend de la capacité de l'organisme demandeur de démontrer qu'il satisfait aux dispositions légales relatives à la réglementation de la navigabilité des aéronefs.

CHAPITRE 9 : FICHE DE MAINTENANCE

Article D6a.8.9-1 Procédures

1. Une fiche de maintenance est remplie et signée pour certifier que les travaux de maintenance ont été effectués de façon satisfaisante et conformément aux données approuvées et aux procédures décrites dans le manuel de procédures de l'organisme de maintenance.

Article D6a.8.9-2 Teneur

1. Une fiche de maintenance contient une attestation comprenant :

a) les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées;

b) la date à laquelle ces travaux ont été effectués;

c) le cas échéant, le nom de l'organisme de maintenance agréé;

d) le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

TITRE 9 : ÉQUIPAGE DE CONDUITE DES AVIONS

CHAPITRE PREMIER : COMPOSITION DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Article D6a.9.1-1 Consignes

1. L'équipage de conduite n'est pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le

manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite comprend les membres d'équipage de conduite qui peuvent être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

Article D6a.9.1-2 Opérateur radio navigant

1. L'équipage de conduite comprend au moins une personne titulaire d'une licence en état de validité, délivrée ou validée par l'Autorité de l'aviation civile, l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

Article D6a.9.1-3 Mécanicien navigant

1. Lorsqu'un poste distinct a été prévu pour un mécanicien navigant dans les aménagements de l'avion, l'équipage de conduite comprend au moins un mécanicien navigant spécialement affecté à ce poste, à moins que les fonctions attachées à ce poste puissent être remplies de manière satisfaisante par un autre membre de l'équipage de conduite, titulaire d'une licence de mécanicien navigant, sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

Article D6a.9.1-4 Navigateur

1. L'équipage de conduite comporte au moins un membre titulaire d'une licence de navigateur sur tous les vols pour lesquels l'Autorité de l'aviation civile a déterminé que les pilotes ne peuvent assurer convenablement, de leur poste, la navigation nécessaire à l'exécution du vol dans des conditions de sécurité.

CHAPITRE 2 : CONSIGNES AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE POUR LES CAS D'URGENCE

Article D6a.9.2-1 Fonctions

1. Pour chaque type d'avion, l'exploitant indique à tous les membres d'équipage de conduite les fonctions dont ils devront s'acquitter en cas d'urgence ou dans une situation appelant une évacuation d'urgence. Le programme d'instruction de l'exploitant comporte un stage annuel d'entraînement à l'exécution de ces fonctions et il y est prévu l'enseignement de l'emploi de l'équipement d'urgence et de secours dont l'usage est prescrit à bord et des exercices d'évacuation d'urgence de l'avion.

CHAPITRE 3 : PROGRAMMES D'INSTRUCTION DES MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE

Article D6a.9.3-1 Teneur

1. L'exploitant établit et tient à jour un programme de formation au sol et en vol homologué par l'Autorité de l'aviation civile, qui garantit que chaque membre de l'équipage de conduite reçoit

une formation lui permettant de s’acquitter des fonctions qui lui sont confiées. Le programme de formation :

a) prévoit des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il est déterminé par l’Autorité de l’aviation civile ;

b) comprend un stage d’entraînement au sol et en vol sur le ou les types d’avions à bord desquels le membre d’équipage de conduite exerce ses fonctions ;

c) porte sur la coordination des tâches des membres de l’équipage de conduite et comprendra des exercices sur tous les types de situations d’urgence et de situations anormales résultant d’un mauvais fonctionnement, d’un incendie ou d’autres anomalies affectant le ou les groupes motopropulseurs, la cellule ou les systèmes de l’avion ;

d) porte également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d’exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses ;

e) garantit que chaque membre d’équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l’équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d’urgence;

f) est donné à intervalles réguliers déterminés par l’Autorité de l’aviation civile, et comprend une évaluation de la compétence.

2. L’Article D6a.4.2-5 interdit la simulation en cours de vol de situations d'urgence ou de situations anormales lorsqu'il y a des passagers ou des marchandises à bord.

3. L'instruction en vol peut être donnée, dans la mesure où l’Autorité de l’aviation civile le juge nécessaire, sur un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé à cet effet.

4. Dans la mesure où l’Autorité de l’aviation civile juge que cela est réalisable, l'instruction périodique au sol peut se faire au moyen de cours par correspondance et d'examens écrits, ainsi que par d'autres moyens.

Article D6a.9.3-2 Dispositions générales

1. La nécessité d'un entraînement périodique en vol sur un type donné d'avion est considérée comme satisfaite :

a) par l'emploi, dans la mesure jugée possible par l’Autorité de l’aviation civile, d'un entraîneur synthétique de vol pour avions approuvé à cette fin;

b) par l'exécution, dans les délais appropriés, du contrôle de compétence pour ce type d'avion spécifié dans l’Article D6a.9.4-4.

CHAPITRE 4 : QUALIFICATIONS

Article D6a.9.4-1 Expérience récente du pilote commandant de bord

1. L'exploitant n'affecte pas comme pilote commandant de bord d'un avion un pilote qui n'a pas effectué au moins trois décollages et trois atterrissages sur ce même type d'avion dans les 90 jours qui précèdent.

Article D6a.9.4-2 Expérience récente du copilote

1. L'exploitant ne confie pas les commandes pendant le décollage et l'atterrissage à un copilote qui n'a pas effectué trois décollages et trois atterrissages aux commandes du même type d'avion dans les 90 jours qui précèdent, à Titre de pilote commandant de bord ou de copilote, ou qui n'a pas démontré par d'autres moyens sa compétence aux fonctions de copilote dans un simulateur de vol approuvé à cette fin.

Article D6a.9.4-3 Pilote commandant de bord - Qualification de route et d'aéroport

1. L'exploitant ne confie pas à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion sur une route ou un tronçon de route pour lesquels il ne possède pas de qualification en cours de validité tant que ce pilote ne remplit pas les conditions stipulées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

2. L'exploitant consigne, d'une manière satisfaisante pour l'Autorité de l'aviation civile, la qualification du pilote et la façon dont cette qualification a été acquise.

3. Un exploitant ne doit pas continuer à utiliser un pilote comme pilote commandant de bord sur une route si, dans les 12 mois qui précèdent, ce pilote n'a pas effectué au moins un voyage entre les points terminaux de cette route en tant que pilote membre de l'équipage de conduite, pilote inspecteur, ou observateur dans le poste de pilotage. Si plus de 12 mois se sont écoulés sans que le pilote ait fait un tel voyage sur une route passant à proximité immédiate et sur une zone de relief analogue, il doit de nouveau, avant de reprendre ses fonctions de pilote commandant de bord sur cette route, se qualifier conformément aux dispositions spécifiées par décision de l'Autorité de l'aviation civile.

Article D6a.9.4-4 Contrôle de la compétence des pilotes

1. L'exploitant veille à ce que la technique de pilotage et l'aptitude à exécuter les procédures d'urgence soient vérifiées de telle manière que la compétence de ses pilotes soit établie. Lorsque les vols doivent être exécutés selon les règles de vol aux instruments, l'exploitant veille à ce que ses pilotes démontrent leur aptitude à observer ces règles, soit devant un pilote inspecteur de l'exploitant, soit devant un représentant de l'Autorité de l'aviation civile. Ces examens de contrôle doivent être effectués au moins deux fois au cours de chaque période d'un an. Deux examens de ce type, lorsqu'ils comportent des épreuves semblables et sont effectués à moins de quatre mois d'intervalle, ne suffisent pas à répondre à cette spécification.

2. Des simulateurs de vol approuvés par l'Autorité de l'aviation civile peuvent être utilisés pour les épreuves aux fins desquelles ces appareils ont été spécifiquement approuvés.

CHAPITRE 5 : ÉQUIPEMENT DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Article D6a.9.5-1 Verres correcteurs

1. Un membre d'équipage de conduite titulaire d'une licence dont il ne peut exercer les privilèges qu'à condition de porter des verres correcteurs a à sa portée des verres correcteurs de rechange lorsqu'il exerce les privilèges de sa licence.

CHAPITRE 6 : TEMPS DE VOL, PERIODES DE SERVICE DE VOL ET PERIODES DE REPOS

Article D6a.9.6-1 Limites

1. Les règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol pour les membres d'équipage de conduite sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Ces règlements prévoient également des périodes de repos suffisantes et sont de nature à garantir que la fatigue survenant au cours d'un vol ou de vols successifs, ou la fatigue accumulée au cours d'une certaine période en raison de ces vols et d'autres tâches, ne compromet pas la sécurité d'un vol.

TITRE 10 : AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION

CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

Article D6a.10.1-1 Habilitation

1. L'agent technique d'exploitation, lorsqu'il est employé dans le cadre de méthodes approuvées de préparation et d'exécution des vols pour lesquelles une licence est exigée, est titulaire d'une licence conforme aux dispositions légales relatives aux licences et qualification du personnel aéronautique.

Article D6a.10.1-2 Attestation de qualification

1. Lorsqu'elle accepte une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation, l'Autorité de l'aviation civile, conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision de l'exploitation, exige que les personnes qui en sont titulaires répondent au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont fixées dans les dispositions légales relatives aux licences et qualification du personnel aéronautique.

CHAPITRE 2 : CONDITIONS D'AFFECTATION

Article D6a.10.2-1 Critères requis

1. Un agent technique d'exploitation ne doit recevoir une affectation que s'il a :

a) dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus de toute région dans laquelle il est autorisé

à participer à la préparation et à l'exécution des vols. Ce vol doit comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible ;

b) prouvé à l'exploitant qu'il connaît :

   i. la teneur du manuel d'exploitation décrit par décision de l'Autorité de l'aviation civile ;
   ii. l'équipement radio des avions utilisés ;
   iii. l'équipement de navigation des avions utilisés ;

c) prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à participer à la préparation et à l'exécution des vols :

   i. conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
   ii. effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des avions utilisés ;
   iii. particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
   iv. instructions relatives au chargement des avions.

d) prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation;

e) prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir les fonctions spécifiées en chapitre 6 du Titre 4.

CHAPITRE 3 : AFFECTATION

Article D6a.10.3-1 Domaine de compétence

1. Tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation doit se maintenir au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.

CHAPITRE 4 : RESTRICTION

Article D6a.10.4-1 Dispositions générales

1. Aucun agent technique d'exploitation ne doit reprendre son service s'il en est resté éloigné douze (12) mois consécutifs ou plus, à moins qu'il ne satisfasse aux dispositions du chapitre 2 du Titre 10.

TITRE 11. MANUELS, LIVRES DE BORD ET ÉTATS

CHAPITRE PREMIER : MANUEL DE VOL

Article D6a.11.1-1 Teneur

1. Le manuel de vol contient les renseignements fixés par les dispositions légales relatives à la navigabilité des aéronefs.

2. L'exploitant procède à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'Autorité de l'aviation civile.

CHAPITRE 2 : MANUEL DE CONTROLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

Article D6a.11.2-1 Teneur

1. Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le chapitre 2 du Titre 8, qui peut être publié en parties distinctes, contient les renseignements suivants :

a) une description des procédures exigées par l'Article D6a.8.1-1, comprenant, s'il y a lieu:

    i. une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;

    ii. une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;

b) les noms et fonctions de la ou des personnes mentionnées à l'Article D6a.8.2.4 ;

c) un renvoi au programme de maintenance mentionné à l'Article D6a.8.4-1 ;

d) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par le chapitre 5 du Titre 8 ;

e) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à l'Article D6a.8.6.1.

f) une description des procédures à suivre pour respecter les dispositions légales portant réglementation de la navigabilité des aéronefs relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

g) une description des procédures à suivre pour respecter les dispositions légales portant réglementation de la navigabilité des aéronefs , concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

h) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

i) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;

j) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;

k) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

l) une description des procédures à suivre pour notifier à l'Autorité de l'aviation civile les cas importants survenus en service.

CHAPITRE 3 : PROGRAMME DE MAINTENANCE

Article D6a.11.3-1 Teneur

1. Le programme de maintenance de chaque avion, prévu par le chapitre 4 du Titre 8, contient les renseignements suivants :

a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;

b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

c) les procédures permettant de modifier les dispositions de a) et b) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

d) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des groupes motopropulseurs.

Article D6a.11.3-2 Tâches et intervalles de maintenance

1. Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type sont indiqués comme tels.

Article D6a.11.3-3 Fondement

1. Le programme de maintenance doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de

conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

CHAPITRE 4 : CARNET DE ROUTE

Article D6a.11.4-1 Teneur

1. Le carnet de route d'un avion doit comporter les rubriques suivantes correspondant aux chiffres romains indiqués :

I. Nationalité et immatriculation de l'avion

II. Date

III. Noms des membres de l'équipage

IV. Affectation des membres de l'équipage

V. Lieu de départ

VI. Lieu d'arrivée

VII. Heure de départ

VIII. Heure d'arrivée

IX. Heures de vol

X. Nature du vol : privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier

XI. Incidents et observations s'il y a lieu

XII. Signature de la personne responsable.

Article D6a.11.4-2 Inscription

1. Les inscriptions au carnet de route doivent être effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.

Article D6a.11.4-3 Conservation

1. Les carnets de route doivent être conservés, une fois remplis, pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

CHAPITRE 5 : ÉTATS DE L'EQUIPEMENT DE SECOURS ET DE SAUVETAGE TRANSPORTE A BORD

Article D6a.11.5-1 Communication

1. À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications comprennent notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

CHAPITRE 6 : ENREGISTREMENTS PROVENANT DES ENREGISTREURS DE BORD

Article D6a.11.6-1 Conservation

1. En cas d'accident ou d'incident survenant à l'avion, l'exploitant assure, dans la mesure du possible, la conservation de tous les enregistrements de bord qui se rapportent à cet accident ou incident et, s'il y a lieu, la conservation des enregistreurs de bord en cause, ainsi que leur garde en lieu sûr.

TITRE 12. EQUIPAGE DE CABINE

CHAPITRE PREMIER : FONCTIONS ATTRIBUEES EN CAS D'URGENCE

Article D6a.12.1-1 Effectif

1. Les exigences concernant l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence sont stipulées par décision de l’Autorité de l’aviation civile. L'exploitant attribue ces fonctions pour chaque type d'avion.

CHAPITRE 2 : PRESENCE DE MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE AUX POSTES D'EVACUATION D'URGENCE

Article D6a.12.2-1 Occupation de siège

1. Chaque membre de l'équipage de cabine auquel sont attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence occupe un siège installé conformément aux dispositions relatives aux sièges des membres de l’équipage de cabine pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

CHAPITRE 3 : PROTECTION DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE DE CABINE PENDANT LE VOL

Article D6a.12.3-1 Ceinture – Harnais de sécurité

1. Chaque membre de l'équipage de cabine occupera un siège et boucle sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donne l'ordre.

2. La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

CHAPITRE 4 : FORMATION

Article D6a.12.4-1 Programme de formation

1. L'exploitant établit et tient à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité de l'aviation civile, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres de l'équipage de cabine suivent chaque année un programme de formation. L'exploitant veille, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne :

a) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

b) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène et les trousses de premiers secours ;

c) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3000 m (10000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;

d) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions;

e) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers, et ait suivi le programme de formation concernant les marchandises dangereuses prévu par l'Annexe 18;

f) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

CHAPITRE 5 : TEMPS DE VOL, PERIODES DE SERVICE DE VOL ET PERIODES DE REPOS

Article D6a.12.5-1 Limites

Les règlements spécifiant les limites applicables au temps de vol, aux périodes de service de vol et aux périodes de repos pour les membres de l'équipage de cabine sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE 13 : SURETE

CHAPITRE PREMIER : SURETE DE LA CABINE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE

Article D6a.13.1-1 Porte du cockpit

Sur tous les avions qui en sont dotés, la porte de la cabine de l'équipage de conduite peut être verrouillée, mais uniquement de l'intérieur et un moyen est prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

Article D6a.13.1-2 Résistance des portes

1. Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 est doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte peut être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

2. Cette porte est fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées;

3. Un moyen est prévu afin de permettre de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, d'identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

CHAPITRE 2: LISTE TYPE DES OPERATIONS DE FOUILLE DE L'AVION

Article D6a.13.2-1 Recherche d'une bombe

1. L'exploitant veille à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage. Cette liste est fondée sur des éléments

indicatifs concernant la marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

CHAPITRE 3 : PROGRAMMES DE FORMATION

Article D6a.13.3-1 Responsabilités de l'exploitant

1. L'exploitant institue et applique un programme de formation qui permet aux membres d'équipage de réagir de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme comprend, au minimum, les éléments suivants :

a) détermination de la gravité de tout événement ;

b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;

c) réactions appropriées de légitime défense ;

d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'État de l'exploitant ;

e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;

f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;

g) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;

h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les placements de moindre risque pour une bombe.

Article D6a.13.3-2 Dépistage

1. L'exploitant institue et applique aussi un programme de formation afin d'enseigner le personnel concerné des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

CHAPITRE 4 : RAPPORT SUR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Article D6a.13.4-1 Responsabilité du commandant de bord

1. Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présente sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

TITRE 14 : DISPOSITIONS FINALES

Article D6a.14.1-1 Transition

1. Les règlements relatifs à l'exploitation technique du transport aérien commercial par avion en usage auprès des exploitants au moment de l'entrée en vigueur du présent décret restent applicables jusqu'à leur remplacement par les textes d'application du présent décret.

Article D6a.14.1-2 Abrogation des dispositions antérieures au présent décret

1. Toutes les dispositions antérieures à celles du présent décret relatives à l'exploitation technique du transport aérien commercial par avion sont abrogées.

Article D6a.14.1-3 Application et publication

1. Le Ministre des Transports est chargé de l'application du présent décret qui entre immédiatement en vigueur dans les conditions de l'article 6 de l'Ordonnance n° 62-041 du 19 septembre 1962, indépendamment de sa publication au Journal officiel de la République.

Fait à Antananarivo, le 15 Février 2008

Charles RABEMANANJARA

PAR LE PREMIER MINISTRE,
CHEF DU GOUVERNEMENT

LE MINISTRE DES TRANPORTS

LAPORTE Ravelonarivo Julien